LIQUE DU CAMEROUN nix - Travail - Patrie

### TORITE AERONAUTIQUE

n de la Navigation Aérienne



REPUBLIC OF CAMEROON Peace - Work - Fatherland

### **CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY**

Department of Air Navigation

03001.2002

## Instruction No 0 0 1 1 8 /CCAA/DNA/SDNV relative au programme spécifique pour l'exercice de la fonction commandant de bord

La présente Instruction fixe le contenu du programme de la formation que doit suivre tout pilote avant d'exercer la fonction commandant de bord dans une entreprise de transport aérien commercial.

# 1- GENERALITES

Toute entreprise de transport aérien commercial doit établir un programme de formation conforme au programme réglementaire défini ci-dessous et l'incorporer dans son manuel d'exploitation.

#### 2- PROGRAMME

- 2.1 Le programme doit comporter au minimum :
  - un entraînement sur simulateur de vol agréé par l'Autorité Aéronautique (chaque fois qu'il existe) et un entraînement en vol portant sur le commandement d'un équipage, la prise de décision et la gestion du vol en situations normales et
  - un contrôle effectué par un examinateur de qualification de type nommé par l'Autorité Aéronautique;
  - une adaptation en ligne dans la fonction commandant de bord comprenant le travail en équipage, les relations avec le personnel navigant de cabine, les passagers et les services de l'entreprise;
  - un contrôle en ligne portant sur la compétence en ligne et sur le réseau de l'entreprise, réalisé par un instructeur agréé.
  - 2.2 Pour une première accession à la fonction commandant de bord dans l'entreprise, le stage comprend également un enseignement portant sur les connaissances suivantes :
  - 2.2.1 Règles prises par l'entreprise en application de la réglementation générale
    - Conditions requises pour exercer la fonction commandant de bord;
    - Application au réseau de l'entreprise des formalités de douane, police, santé;
    - Responsabilité civile, pénale, administrative, commerciale de l'exploitant et du commandant de bord.

# 2.2.2 Règles de l'entreprise appliquée à la conduite du vol concernant

Les règles de l'air et les services de la circulation aérienne ;

Les documents de bord réglementaires et les documents de bord de l'entreprise;

Les équipements de sécurité-sauvetage;

Le transport du fret et de marchandises dangereuses;

La documentation utilisée.

# 2.2.3 Utilisation opérationnelle de l'avion dans l'entreprise

Tolérances techniques;

Liaisons avec les services techniques et opérationnels de l'entreprise;

Règles d'emport et de gestion du carburant;

Limitations opérationnelles;

Influence de ces paramètres sur la décision de départ.

### 2.2.4 Météorologie

Analyse des situations météorologiques sur le réseau concerné ;

Règles de dégagement;

Performances et limitations liées aux mauvaises conditions météorologiques ;

Influence des conditions météorologiques sur la décision de départ.

### 2.2.5 Conduite de vol

Sûreté : Piraterie, alerte à la bombe ;

Conduite à tenir en cas d'incident ou d'accident;

Gestion du vol, facteurs économiques.

### 2.2.6 Sécurité des vols

Objectifs et éléments statistiques;

Conception compagnie et méthodes;

Moyens d'analyse et organisation;

Facteurs humains dans la sécurité des vols.

Cet enseignement devra être sanctionné par un examen écrit dont le résultat devra être conservé dans le dossier professionnel du concerné.

Directeur Général,

LIQUE DU CAMEROUN NIx - Travail - Patrie

TORITE AERONAUTIQUE

n de la Navigation Aérienne



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland

**CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY** 

Department of Air Navigation

### ANNEXE 1

# MODALITE DU CONTROLE HORS LIGNE

# 1- PROGRAMME DU CONTROLE

1.1 Tous les simulateurs de vol se substituant à un aéronef en vue du contrôle hors ligne du stage commandant de bord doivent être des moyens approuvés à cet effet par l'Autorité Aéronautique.

Lorsqu'un simulateur de vol agréé n'existe pas pour le type d'aéronef concerné, le contenu du contrôle peut être adapté pour permettre son passage sur avion avec accord des services compétents de l'Autorité Aéronautique.

- 1.2 Dans les rubriques comportant un astérisque (\*), les conditions de vol doivent être IMC (Conditions météorologiques de vol aux instruments).
- 1.3 Lorsque la lettre M apparaît dans la colonne du contrôle, cela indique que l'exercice est obligatoire.

THE CTACE DE COMMA	NDANT DE BORD	
CONTROLE HORS LIGNE DU STAGE DE COMMA MANŒUVRES ET PROCEDURES	CONTROLE	INITIALES EXAMINATEUR
Section 1 : Préparation de vol		
Compages		
1 calcul des performances		
2 Réservé		
3 Vérification poste de pilotage 4 Utilisation de la liste de vérification (check-list) avant la mise en	M	
41 Itilisation de la liste de verification équipement	IVI	
4Utilisation de la liste de vérification (check-list) avant la volte des moteurs, procédures de démarrage, vérification équipement adio et navigation, sélection et réglage fréquences navigation et		
adio et navigation, selection et legage		
ommunication	1	
.5 Réservé	M	
1.6 Vérification prévol		
Section 2 : Décollages  2.1 Décollages normaux avec divers réglages volets, dont décollage sans	s	
2 1 Décollages normaux avec divers reglages voicis, donn		
arrêt au point d'alignement	e	
arrêt au point d'alignement  2.2 Décollage aux instruments, transition aux instruments requise  2.2 Décollage aux instrument après décollage		
nendant la rotation ou minioaxection		
pendant la rotation du minimum de la rotation de l	se	
2.3 Décollage vent de travers (si réalisable) 2.4 Décollage à masse maximale au décollage ( décollage sans mass		
2.5 Disallage avec name moleur simulos		
- immédiatement après V2 ou	M*	
- entre V1 et V2 ou V1 et V2 ou V1 et VR	M*	
<ul> <li>entre V1 et V2 ou</li> <li>aussi près que possible après V1, quand V1 et V2 ou V1 et VR</li> </ul>		
cont identique	/1 M	
sont identique  2.6 Décollage interrompu à vitesse raisonnable avant d'atteindre V  des caractéristiques de l'avion, de la longueur de la pis	te	
2.6 Décollage interrompu à vitesse raisonnable avant d'un de la pis compte tenu des caractéristiques de l'avion, de la longueur de la pis compte tenu des caractéristiques du sens du vent, de l'énergie thermique du	211	
compte tenu des caractéristiques de l'avion, de la fongueur de de compte tenu des caractéristiques de l'avion, de la fongueur de de des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique due des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique due des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique du des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique du des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique du des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique du des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique du des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique du des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique du des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique du des conditions de surface, du sens du vent, de l'énergie thermique du sens du vent, de l'énergie de l'énerg	on	
des conditions de surface, du sens du vent, de l'energie incrinique de des conditions de surface, du sens du vent, de l'energie incrinique de freinage, et des autres facteurs qui pourraient affecter la sécurité de faç freinage, et des autres facteurs qui pourraient affecter la sécurité de faç	7011	
freinage, et des autres raction in la freinage, et des autres ractions in la freinage, et de la freinage ractions in la freinage raction ractions in la freinage raction rac		
Section 3 : manœuvres de vol et procédures		
Section 5. manded	1	
3.1 virages avec et sans spoilers 3.2 Approches du décrochage (effet buffeting) bas et haut (mach) près 3.2 Approches du décrochage (effet buffeting) bas et haut (mach) près	s au	
3.2 Approches du décrochage (effet buffeting) bas et naut (mater) i Mach critique et autres caractéristiques spécifiques de vol de l'avion (	раг	
Mach critique et autres caracteristiques -		
exemple roulis hollandais)	i de	
a a thiliration normale (les systemes		
1'officier mécanicien navigant (OMN)		

Section 3 : manœuvres de vol et procédures  Tilisation normale et anormale des systèmes suivants :  Moteur (hélice si nécessaire) Pressurisation et climatisation Système pitot/statique Système pitot/statique Système carburant Système carburant Système commande de vol et trim Système décetrique Système commande de vol et trim Système avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité 11) Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur 12) Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol 13) Système becs et volets 15) Groupe auxiliaire de puissance (APU) 16) système de collision en vol (TCAS) Procédures anormales et d'urgence  1) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation 2) Contrôle et élimination de fumées 3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 4) Vidange de carburant (simulée) 5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 7) Incapacité d'un membre d'équipage 8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation 7. Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°	CONTROLE HORS LIGNE DU STAGE DE COMMA	CONTROLE	INITIALES	
Moteur (hélice si nécessaire)  Pressurisation et climatisation  Système pitot/statique  Système electrique  Système delectrique  Système carburant  Système delectrique  Système commande de vol et trim  Système attigivrage et dégivrage  Pilote automatique/directeur de vol  OSystème avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité  Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur  Palos Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol  Système bees et volets  Groupe auxiliaire de puissance (APU)  Système des dévitement de collision en vol (TCAS)  Procédures anormales et d'urgence  Procédures anormales et d'urgence  Die Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  Contrôle et élimination de funées  Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  Vidange de carburant (simulée)  Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  Incapacité d'un membre d'équipage  Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  Virages serrés inclinaison de croisère et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de décolsige (volets position décoltage), en configuration de droisère et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	MANŒUVRES ET PROCEDURES		EXAMINATEUR	
Moteur (hélice si nécessaire)  Pressurisation et climatisation  Système pitot/statique  Système electrique  Système delectrique  Système carburant  Système delectrique  Système commande de vol et trim  Système attigivrage et dégivrage  Pilote automatique/directeur de vol  OSystème avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité  Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur  Palos Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol  Système bees et volets  Groupe auxiliaire de puissance (APU)  Système des dévitement de collision en vol (TCAS)  Procédures anormales et d'urgence  Procédures anormales et d'urgence  Die Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  Contrôle et élimination de funées  Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  Vidange de carburant (simulée)  Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  Incapacité d'un membre d'équipage  Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  Virages serrés inclinaison de croisère et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de décolsige (volets position décoltage), en configuration de droisère et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	Section 3 : manœuvres de vol et procédures	Note: tro	Note: trois rubriques au	
Moteur (hélice si nécessaire) Pressurisation et elimatisation Système pitot/statique Système carburant Système diectrique Système commande de vol et trim Système antigivrage et dégivrage Pilote automatique/directeur de vol Système avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité HA Aretisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur Padios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol Système train et freins Système d'évitement de collision en vol (TCAS) Forcédures anormales et d'urgence  Pressuriation Contrôle et élimination de fumées Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité Vidange de carburant (simulée) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360° Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage) en configuration de croisère et atterrissage (volets position décollage), en configuration de décollage (vels position décordage), en configuration de croisère et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	Section 3 : manage et anormale des systèmes suivants :	minimum doivent être choisies		
Moteur (hélice si nécessaire) Pressurisation et climatisation Système pitot/statique Système carburant Système électrique Système destrique Système hydraulique Système commande de vol et trim Système antigivrage et dégivrage Pilote automatique/directeur de vol OSystème avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol Système becs et volets Système becs et volets Si Groupe auxiliaire de puissance (APU) Système d'évitement de collision en vol (TCAS) Procédures anormales et d'urgence  Note: trois rubriques au minimum doivent être choistes Di a 8) M  Note: trois rubriques au minimum doivent être choistes Di a 8) M  Note: trois rubriques au minimum doivent être choistes Di contrôle et élimination de fumées Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité Vidange de carburant (simulée) Contrôle et elimination de fumées Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité Vidange de carburant (simulée) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence Incapacité d'un membre d'équipage Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de crosière et atterrissage (volets en position décollage), en configuration de crosière et atterrissage (volets en position d'ecterrissage, train sorti) Sortic de décrochage complet au après activation des dispositifs	Itilisation normale of anormals and anormals are	entre	1) et 16) M	
Pressurisation et climatisation Système pitot/statique Système carburant Système clectrique Système commande de vol et trim Système commande de vol et trim Système commande de vol et trim Système antigivrage et dégivrage Pilote automatique/directeur de vol Système avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité Playertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol Système becs et volets Système becs et volets Système becs et volets Système de collision en vol (TCAS) Système de controlle de collision en vol (TCAS) Système de controlle et d'urgence  I) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation Contrôle et élimination de fumées Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité Vidange de carburant (simulée) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation Vivages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360° Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de decollage (volets position décollage), en configuration de decollage (volets position décollage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de decollage (volets position)				
Pressurisation et climatisation Système pitot/statique Système carburant Système clectrique Système commande de vol et trim Système commande de vol et trim Système commande de vol et trim Système antigivrage et dégivrage Pilote automatique/directeur de vol Système avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité Playertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol Système becs et volets Système becs et volets Système becs et volets Système de collision en vol (TCAS) Système de controlle de collision en vol (TCAS) Système de controlle et d'urgence  I) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation Contrôle et élimination de fumées Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité Vidange de carburant (simulée) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation Vivages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360° Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de decollage (volets position décollage), en configuration de decollage (volets position décollage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de decollage (volets position)	Moteur (hélice si nécessaire)			
Système pitol/statique Système carburant Système électrique Système commande de vol et trim Système antigivrage et dégivrage Pilote automatique/directeur de vol Système antigivrage et dégivrage Pilote automatique/directeur de vol Système avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur Salois, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol Système train et freins Système bees et volets Groupe auxiliaire de puissance (APU) Système d'évitement de collision en vol (TCAS) procédures anormales et d'urgence  Note : trois rubriques au minimum doivent être choisies Tourige auxiliaire de puissance (APU) Contrôle et élimination de fumées Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité Vidange de carburant (simulée) Contrôle et élimination de fumées Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité Nidange de carburant (simulée) Cosaillement de vent au décollage et à l'atterrissage Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (usqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de decollage (volets position décollage), en configuration de roisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	Pressurisation et climatisation			
Système carburant Système électrique Système hydraulique Système commande de vol et trim Système autigivrage et dégivrage Pilote automatique/directeur de vol Système avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité Il Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur Il Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol Système train et freins Système train et freins Système teau évitement de collision en vol (TCAS) procédures anormales et d'urgence  Note: trois rubriques au minimum doivent être choisies procédures anormales et d'urgence    Note: trois rubriques au minimum doivent être choisies   Avertisseur de puissance (APU)	Système pitot/statique			
Système electrique Système commande de vol et trim Système antigivrage et dégivrage Pilote automatique/directeur de vol Système avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité Nevertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol Système train et freins Système becs et volets Groupe auxiliaire de puissance (APU) Système d'évitement de collision en vol (TCAS) Procédures anormales et d'urgence  Note: trois rubriques au minimum doivent être choisies Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité Vidange de carburant (simulée) Contrôle et élimination de fumées Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité Vidange de carburant (simulée) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence Incapacité d'un membre d'équipage Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360° Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	Système carburant			
Système hydraulique Système commande de vol et trim Système commande de vol et trim Système antigivrage et dégivrage Pilote automatique/directeur de vol Système avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur 12) Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol 13) Système train et freins 14) Système becs et volets 15) Groupe auxiliaire de puissance (APU) 16) système d'évitement de collision en vol (TCAS) 17) procédures anormales et d'urgence 18) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation 20) Contrôle et élimination de fumées 31) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 41) Vidange de carburant (simulée) 51) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 62) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 63) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 64) Vidange de carburant (simulée) 65) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 66) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 77) Incapacité d'un membre d'équipage 88) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation 77. Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360° 78. 78 19) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) 79 Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs 70 Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	N Système électrique			
Système commande de vote time  Système antigivrage et dégivrage  Pilote automatique/directeur de vol  Système avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité  11) Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur  12) Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol  13) Système train et freins  14) Système becs et volets  15) Groupe auxiliaire de puissance (APU)  16) système d'évitement de collision en vol (TCAS)  i procédures anormales et d'urgence  10) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  2) Contrôle et élimination de fumées  3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  4) Vidange de carburant (simulée)  5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  1) Incapacité d'un membre d'équipage  8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  7) Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	Cristème hydraulique			
Système antigivrage et degrifage Pilote automatique/directeur de vol OSystème avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité 11) Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur 12) Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol 13) Système train et freins 14) Système becs et volets 15) Groupe auxiliaire de puissance (APU) 16) système d'évitement de collision en vol (TCAS) 16) procédures anormales et d'urgence  Note: trois rubriques au minimum doivent être choisies 17) à 8) M  11) Exercices incendies tels que: incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation 21) Contrôle et élimination de fumées 22) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 23) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 24) Vidange de carburant (simulée) 25) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 26) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 27) Incapacité d'un membre d'équipage 28) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation 27 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360° 28. 28  19) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de désposities avertisseurs de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) 29) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs 20) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	Système commande de voi et unit			
<ul> <li>O. Pilote automatique/directeur de voi.</li> <li>O. Système avertisseur de décrochage ou prévention du décrochage et augmentation de stabilité</li> <li>(11) Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur</li> <li>(12) Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol</li> <li>(13) Système train et freins</li> <li>(14) Système bees et volets</li> <li>(15) Groupe auxiliaire de puissance (APU)</li> <li>(16) système d'évitement de collision en vol (TCAS)</li> <li>(17) procédures anormales et d'urgence</li> <li>(18) Exercices incendies tels que: incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation</li> <li>(2) Contrôle et élimination de fumées</li> <li>(3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité</li> <li>(4) Vidange de carburant (simulée)</li> <li>(5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage</li> <li>(6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence</li> <li>(7) Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°</li> <li>(8) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu' à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)</li> <li>(2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs</li> </ul>	) Système antigivrage et degiviage			
et augmentation de stabilité II) Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur 12) Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol 13) Système train et freins 14) Système becs et volets 15) Groupe auxiliaire de puissance (APU) 16) système d'évitement de collision en vol (TCAS) 16) rocédures anormales et d'urgence  Note: trois rubriques au minimum doivent être choisies 17) à 8) M  1) Exercices incendies tels que: incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation 2) Contrôle et élimination de fumées 3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 4) Vidange de carburant (simulée) 5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 7) Incapacité d'un membre d'équipage 8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  7. Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  18 10) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation de décollage (volets position décollage), en configuration de devallage (volets position décollage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de devallage (volets position	Pilote automatique/directeur de voi			
et augmentation de stabilité  11) Avertisseur de proximité sol, radar météo, radio altimètre, transpondeur  12) Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol  13) Système train et freins  14) Système becs et volets  15) Groupe auxilitaire de puissance (APU)  16) système d'évitement de collision en vol (TCAS)  17) procédures anormales et d'urgence  18) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  19) Contrôle et élimination de fumées  10) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  10) Vidange de carburant (simulée)  11) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  12) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  13) Incapacité d'un membre d'équipage  14) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  15) T Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  16) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage ou du pousseur de manche, en	0) Système avertisseur de decrochage ou pro-			
transpondeur  12) Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol  13) Système train et freins  14) Système becs et volets  15) Groupe auxiliaire de puissance (APU)  16) système d'évitement de collision en vol (TCAS)  16) procédures anormales et d'urgence  17) à 8) M  18) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  20) Contrôle et élimination de fumées  31) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  41) Vidange de carburant (simulée)  51) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  62) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  73) Incapacité d'un membre d'équipage  84) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  75) Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  18)  18  10) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de decollage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  25) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs  26) Sortie de décrochage emplet au après activation des dispositifs	et augmentation de stabilité et augmentation de stabilité sol radar météo, radio altimètre,			
transpondeur  12) Radios, équipements de navigation, instrument, système de gestion de vol  13) Système train et freins  14) Système becs et volets  15) Groupe auxiliaire de puissance (APU)  16) système d'évitement de collision en vol (TCAS)  16) procédures anormales et d'urgence  17) à 8) M  18) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  20) Contrôle et élimination de fumées  31) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  41) Vidange de carburant (simulée)  51) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  62) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  73) Incapacité d'un membre d'équipage  84) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  75) Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  18)  18  10) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de decollage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  25) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs  26) Sortie de décrochage emplet au après activation des dispositifs	(1) Avertisseur de proximite soi, radar and			
gestion de vol  13) Système train et freins  14) Système becs et volets  15) Groupe auxiliaire de puissance (APU)  16) système d'évitement de collision en vol (TCAS)  7) Procédures anormales et d'urgence  10) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  2) Contrôle et élimination de fumées  3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  4) Vidange de carburant (simulée)  5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  7) Incapacité d'un membre d'équipage  8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  7) Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs  1) Sortie de décrochage ou du pousseur de manche, en	transpondeur de navigation instrument, système de			
13) Système train et freins 14) Système bees et volets 15) Groupe auxiliaire de puissance (APU) 16) système d'évitement de collision en vol (TCAS)  Note: trois rubriques au minimum doivent être choisies 16 procédures anormales et d'urgence  Note: trois rubriques au minimum doivent être choisies 17) à 8) M  10) Exercices incendies tels que: incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation 11) Contrôle et élimination de fumées 12) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 13) Vidange de carburant (simulée) 14) Vidange de carburant (simulée) 15) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 16) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 17) Incapacité d'un membre d'équipage 18) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation 17) Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360° 18 10) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) 17) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs 18	12) Radios, equipements de havigation,			
14) Système becs et voiers 15) Groupe auxiliaire de puissance (APU) 16) système d'évitement de collision en vol (TCAS) 16) rocédures anormales et d'urgence 17) Procédures anormales et d'urgence 18) Procédures incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y comprisévacuation 19) Contrôle et élimination de fumées 19) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 19) Vidange de carburant (simulée) 10) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 11) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 12) Incapacité d'un membre d'équipage 13) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation 17) Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360° 18) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) 20) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs 21) Sortie de décrochage ou du pousseur de manche, en	gestion de vol			
15) Groupe auxiliaire de plussalice (Al 6) 16) système d'évitement de collision en vol (TCAS)  Note: trois rubriques au minimum doivent être choisies 1) à 8) M  1) Exercices incendies tels que: incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation 2) Contrôle et élimination de fumées 3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 4) Vidange de carburant (simulée) 5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 7) Incapacité d'un membre d'équipage 8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation 7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360° 1.8 1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) 2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs  Note: trois rubriques au minimum doivent être choisies 1) à 8) M	13) Système train et noms			
Note: trois Fubriques and minimum doivent être choisies in procédures anormales et d'urgence  1) Exercices incendies tels que: incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  2) Contrôle et élimination de fumées 3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 4) Vidange de carburant (simulée) 5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 7) Incapacité d'un membre d'équipage 8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  7.7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180 ° à 360°  1.8  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) 2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs 2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs				
1) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  2) Contrôle et élimination de fumées 3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 4) Vidange de carburant (simulée) 5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 7) Incapacité d'un membre d'équipage 8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  1.8  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) 2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	16) Groupe auxilianc de parsonne de collision en vol (TCAS)	Note: trois	ruhriaues au	
1) Exercices incendies tels que: incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  2) Contrôle et élimination de fumées 3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité 4) Vidange de carburant (simulée) 5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage 6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence 7) Incapacité d'un membre d'équipage 8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  7) Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  1.8  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) 2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	16) systeme a cytoment at	minimum de	oivent être choisies	
1) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APU, cabine, soutes, poste de pilotage, voilure et électriques y compris évacuation  2) Contrôle et élimination de fumées  3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  4) Vidange de carburant (simulée)  5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  7) Incapacité d'un membre d'équipage  8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  1.8  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	procedures anormates as a			
soutes, poste de phodage, évacuation  2) Contrôle et élimination de fumées  3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  4) Vidange de carburant (simulée)  5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  7) Incapacité d'un membre d'équipage  8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  7.7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  1.8  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	ADII cabin			
soutes, poste de phodage, évacuation  2) Contrôle et élimination de fumées  3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  4) Vidange de carburant (simulée)  5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  7) Incapacité d'un membre d'équipage  8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  7.7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  1.8  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	1) Exercices incendies tels que : incendie moteur, APO, caomo	9		
évacuation  2) Contrôle et élimination de fumées  3) Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité  4) Vidange de carburant (simulée)  5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage  6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence  7) Incapacité d'un membre d'équipage  8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation  7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  1.8  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	soutes poste de pilotage, voilure et électriques y compr	1.5		
<ol> <li>Contrôle et élimination de fumées</li> <li>Pannes moteur, arrêt et redémarrage à hauteur de sécurité</li> <li>Vidange de carburant (simulée)</li> <li>Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage</li> <li>Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence</li> <li>Incapacité d'un membre d'équipage</li> <li>Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation</li> <li>Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°</li> <li>Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)</li> <li>Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs</li> </ol>	f-requestion			
<ol> <li>Pannes moteur, arret et reuchartage a sur vidange de carburant (simulée)</li> <li>Vidange de carburant (simulée)</li> <li>Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage</li> <li>Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence</li> <li>Incapacité d'un membre d'équipage</li> <li>Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation</li> <li>Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°</li> <li>Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)</li> <li>Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs</li> </ol>				
<ul> <li>4) Vidange de carburant (simulee)</li> <li>5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atterrissage</li> <li>6) Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence</li> <li>7) Incapacité d'un membre d'équipage</li> <li>8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation</li> <li>6.7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°</li> <li>6.8</li> <li>1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)</li> <li>2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs</li> </ul>	2) Pannes moteur, affet et reucharrage a sans			
<ul> <li>Cisaillement de vent au décollage et à l'autornous.</li> <li>Descente en panne de pressurisation-cabine/descente d'urgence</li> <li>Incapacité d'un membre d'équipage</li> <li>Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation</li> <li>Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°</li> <li>Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)</li> <li>Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs</li> </ul>				
<ul> <li>6) Descente en panne de pressurisation et de la la</li></ul>	5) Cisaillement de vent au décollage et à l'atternssage			
7) Incapacité d'un membre d'equipage 8) Autres procédures d'urgence telles que décrites dans le manuel d'exploitation 7.7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360° 1.8 1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti) 2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	6) Descente en nanne de pressurisation caomo de			
8) Autres procédures d'urgence tenes que decretes du d'exploitation  1.7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  1.8  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	7) Incapacité d'un membre d'equipage	iel		
d'exploitation  7.7 Virages serrés inclinaison 45° à gauche ou à droite de 180° à 360°  1.8  1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	8) Autres procédures d'urgence tenes que docties			
1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	d'exploitation			
1) Reconnaissance préventive et contre-mesures de l'approche de décrochage (jusqu'à activation des dispositifs avertisseurs de décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs	7 Virages serrés inclinaison 45° a gauche ou a dioce de			
décrochage (jusqu'à activation des disposition décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs  2) Sortie de décrochage ou du pousseur de manche, en	3.8			
décrochage (jusqu'à activation des disposition décrochage) en configuration de décollage (volets position décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs  2) Sortie de décrochage ou du pousseur de manche, en	1) Reconnaissance préventive et contro-modures			
décrochage) en configuration de déconage (volets en décollage), en configuration de croisière et atterrissage (volets en positions d'atterrissage, train sorti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs  2) Sortie de décrochage ou du pousseur de manche, en	décrochage (jusqu'à activation des décollage (volets position	1		
positions d'atterrissage, train soiti)  2) Sortie de décrochage complet au après activation des dispositifs  2) Sortie de décrochage ou du pousseur de manche, en	décrochage) en configuration de croisière et atterrissage (volets	en		
2) Sortie de décrochage ou du pousseur de manche, en	décollage), en configuration de croisses de decollage), en configuration de croisses de decollage de			
		rs		
	2) Sortie de decrochage complet du après de manche, en			

CONTROLE HORS LIGNE DU STAGE DE COMMA	CONTROLE	INITIALES
MANŒUVRES ET PROCEDURES		EXAMINATEUR
Procédures de vol aux instruments	M*	
1) Strict suivi des routes de départ et d'arrivée et des instructions	IVI.	
ATC		
2) Procédures d'attente		
3) Approches ILS jusqu'à D/H min 200 ft	M*	
a) manuelle, sans directeur de vol	IVI ·	
b) manuelle avec directeur de VOI		
the state of the s	M*	
" moteur en nanne sillillet , la painte l'illet	IVI ·	
to a finally a approprie that avail to passage as an		
halian extérieure (OM) jusqu'au toucher des roues ou ex-		
(1 12 - macho interrembile collillicit		
procedures d'approche interrompue compres 4) Approche NDB ou VOR/LOC jusqu'à l'altitude minimale de	M*	
doggante		
to dome log conditions sulvantes	N/*	
annroche à l'altitude d'approche illulieure infilitate describé	M*	
gur l'aérodrome considere en comormité avoi		
installations locales d'approche aux instruments en		
conditions de vol aux instruments simulées		
, .	3.54	
suivi par : b) approche indirecte sur une autre piste, décalée au minimum b) à l'altitude	M*	
b) approche indirecte sur une autre place, a l'altitude de 90° de l'axe d'approche finale utilisée en a), à l'altitude		
1 ' 1' t	1	
d'approche indirecte militale.  Remarque: si a) et b) ne sont pas réalisables pour des motifs ATC, une	1	
1 .: J. faible wichilite noul pire ellectuee.		
a duroc d'approcue ille i une contra	7.4*	
4.1 remise des gaz avec tous les moteurs en fonctionnement après	M*	
approche ILS à hauteur de décision		
' 1 d'approche intertamble		
4.2 Autres procedures d'approche merrompae 4.3 Remise des gaz avec un moteur en panne simulée après approche	e M*	
ILS à la MDH (hauteur de décision minimant) 4.4 Atterrissage interrompu à 15 m (50 ft) au-dessus du seuil de piste e	t	
4.4 Atterrissage interrompu a 13 in (50 tr) da desemble a		
remise des gaz  Section 5 : Atterrissage		
Section 5: Atternssage	n M*	
5.1 Atterrissages normaux également après approche ILS avec transition		
au vol en référence visuelle à partir de la hauteur de décision  5.2 Atterrissage avec la profondeur horizontale simulée bloquée en tout	e	
5.2 Atterrissage avec la profondeur norizontale simulee dioquee di		
'i' le ong trum		
5.3 Atterrissage vent de travers (sur aéronef si réalisable)	on	
5.4 Circuit aérodrome et atternssage avec voicis et sou		
+i-llomant cartis	M	
5.5. Attorrigage avec moteur critique en panne simulee	M	
t and a amplee de della illoicula.	1	
avions trimoteurs: moleur cellulai et un moteur chia		
L. maggible selon manuel de Vol		
- avions à quatre moteurs : deux moteurs du même côté l		

# 2- MODALITES DE PASSAGE DU CONTROLE HORS LIGNE DU STAGE DE COMMANDANT DE BORD

#### 2.1 Généralités

- 2.1.1 Les rubriques sur lesquelles porte le contrôle hors ligne sont definies dans la présente annexe. Avec l'accord des services compétents, différents scénarios de contrôles peuvent être développés, comportant des opérations de transport public simulées. L'examinateur sélectionne l'un de ces scénarios.
- 2.1.2 Tout candidat doit passer avec succès toutes les rubriques du contrôle. En cas d'échec dans plus de cinq (5) rubriques, le candidat doit se soumettre de nouveau à la totalité du contrôle. En cas d'échec dans cinq (5) rubriques au plus, le candidat doit de nouveau passer lesdites rubriques. Un cas d'échec dans l'une des rubriques lors du nouveau passage du contrôle, y compris les rubriques qu'il avait passées avec succès lors d'une tentative antérieure, le candidat doit se soumettre de nouveau à la totalité du contrôle.
- 2.1.3 Il peut être exigé du candidat qu'il suive un complément de formation à la suite d'un échec à un contrôle. Le fait de ne pas avoir réussi à toutes les rubriques à l'issue de deux tentatives implique un complément de formation déterminé par l'examinateur. Le nombre de tentatives n'est pas limité.
- 2.1.4 Si un candidat décide d'interrompre un contrôle commencé pour des raisons que l'examinateur ne juge pas recevables, il sera considéré comme ayant échoué aux rubriques qu'il n'a pas entreprises. Si le contrôle est interrompu pour des raisons jugées recevables par l'examinateur, seules les rubriques non-entreprises feront l'objet d'un contrôle ultérieur.
- 2.1.5 A l'appréciation de l'examinateur, toute manœuvre ou procédure du contrôle peut être répétée une fois par le candidat. L 'examinateur peut arrêter le contrôle à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige un nouveau contrôle complet.

### 2.2 Conduite du contrôle

- 2.2.1 Les procédures et les contrôles dans le poste de pilotage doivent être effectués conformément au manuel d'utilisation de l'avion, ainsi qu'au concept de travail en équipage. Les données relatives aux performances pour le décollage, l'approche et l'atterrissage doivent être calculées par le candidat conformément au manuel d'utilisation du type avion considéré et doivent être convenues avec l'examinateur. les hauteurs/altitudes de décision et les hauteurs/altitudes minimales de descente et d'approche interrompue doivent être déterminées à l'avance par le candidat et acceptées par l'examinateur.
- 2.2.2 Le contrôle doit être effectué dans un environnement multipilote. Un deuxième candidat ou un autre pilote peut remplir les fonctions de deuxième pilote. Lorsqu'un avion, plutôt qu'un simulateur, est utilisé pour le contrôle, le deuxième pilote doit être un instructeur
- 2.2.3 Le candidat à la mise en ligne en qualité de commandant de bord doit agir en qualité de pilote en fonction (PF) pendant toutes les phases de contrôle. En outre, le candidat doit

démontrer sa capacité à agir en qualité de pilote non en fonction (PNF). Le candidat peut choisir la place gauche ou droite pendant le contrôle.

- 2.2.4 Les matières suivantes sont spécifiquement contrôlées lors du contrôle hors ligne du stage de commandant de bord, qu'il exerce ses fonctions en qualité de pilote en fonction ou de pilote non en fonction:
  - Gestion du travail en équipage;

Maintien d'une surveillance générale de fonctionnement de l'avion par une

supervision appropriée;

- Etablissement de priorités et prises de décisions conformément aux aspects et aux règlements appropriés à la situation opérationnelle, y compris les situations d'urgence.
- 2.2.5 Le contrôle sur simulateur doit simuler, autant que possible, un vol de transport public en condition IFR. L'élément essentiel est la capacité à planifier et à effectuer le vol à partir d'éléments de briefing courants.
- 2.3 Performances acceptables
- 2.3.1 Le candidat doit démontrer sa capacité à :
- Manœuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations;
- Exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- Faire preuve de jugement et de comportement d'aviateur ;

- Appliquer ses connaissances aéronautiques ;

- Garder à tout instant le contrôle de l'avion de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute ;
  - Comprendre et appliquer les procédures de travail en équipage et d'incapacité, le cas

échéant;

- Et communiquer effectivement avec les autres membres de l'équipage.
- 2.3.2 Les limitations ci-dessous constituent une orientation générale. L'examinateur doit tenir compte des conditions de turbulence et des qualités manœuvrières et des performances du type d'avion utilisé.

#### Hauteur:

généralement : + ou - 100 pieds ;

Au début d'une remise de gaz à la hauteur de décision : + 50 pieds/ -0 pied ;

#### Alignement:

sur les aides radio :  $+ ou - 5^{\circ}$ ;

approche de précision : Demi-déviation de l'index d'alignement de piste et d'alignement de descente.

#### Cap:

- tous les moteurs en fonctionnement : + ou 6 5°;
- avec panne de moteur simulée : + ou 10°;

#### Vitesse:

- tous les moteurs en fonctionnement : + ou 5 nœuds ; avec panne de moteur simulée : + 10 nœuds/ 5 nœuds.